

## Comune di Bolzano

### Ferroplan. Recupero dell'area della stazione ferroviaria di Bolzano

#### *L'ambito della trasformazione*

Il tema dell'area ferroviaria di Bolzano è stato più volte considerato in sede di pianificazione urbanistica ma nessuna delle numerose proposte avanzate, da quelle del 1948 di Weyhenmeyer fino alle più recenti del Prof. Marcello Vittorini, ha però avuto esito positivo. Nel contempo l'area interna e l'area attorno alla stazione è stata investita da un inteso processo di trasformazione fisica e funzionale.

La riduzione degli ingombri della linea ferroviaria ipotizzati con lo sviluppo del progetto ferroviario e le valutazioni sulle aree limitrofe, in particolare in merito al loro grado di trasformabilità permettono di ridefinire il quadro delle aree direttamente ed indirettamente coinvolte. Per il nuovo impianto di stazione sono necessari 8,6 ettari e si rendono liberi 34,2 ettari per l'intervento di recupero da utilizzarsi per verde, strade, servizi e costruzioni.

#### **Le criticità e gli obiettivi della riqualificazione urbana**

Tra le criticità più rilevanti che l'attuale collocazione della stazione comporta per la città si possono citare: la frammentazione nella stessa area del servizio passeggeri e del servizio merci, l'effetto barriera della linea ferroviaria, i processi conseguenti di marginalizzazione dei quartieri limitrofi, l'organizzazione impropria del sistema della mobilità, l'inquinamento acustico e atmosferico e l'utilizzo improprio o distorto di aree urbane pregiate. Le proposte di intervento intendono rispondere ad obiettivi di carattere generale, che nell'ambito della stazione di Bolzano, per la sua funzione strategica rispetto al sistema di accesso alla città, la collocazione centrale contigua al centro storico e la dimensione delle aree coinvolte, trovano un momento importante e decisivo di concretizzazione. Tali obiettivi sono così riassumibili:

- Migliorare il servizio di trasporto pubblico;
- Ridurre la mobilità privata su gomma in città e nel Centro storico in particolare;
- Ridurre gli inquinamenti acustici e atmosferici;
- Riorganizzare il trasporto delle merci;
- Migliorare la qualità urbana ed insediativa dell'area della stazione e delle aree limitrofe;
- Ridurre o eliminare l'effetto barriera della ferrovia;
- Limitare l'espansione urbana e quindi il consumo di suolo agricolo.

#### **Il progetto ferroviario**

Il nuovo progetto, elaborato in accordo tra RFI, Provincia e Comune, si basa sul presupposto che, con la rea-

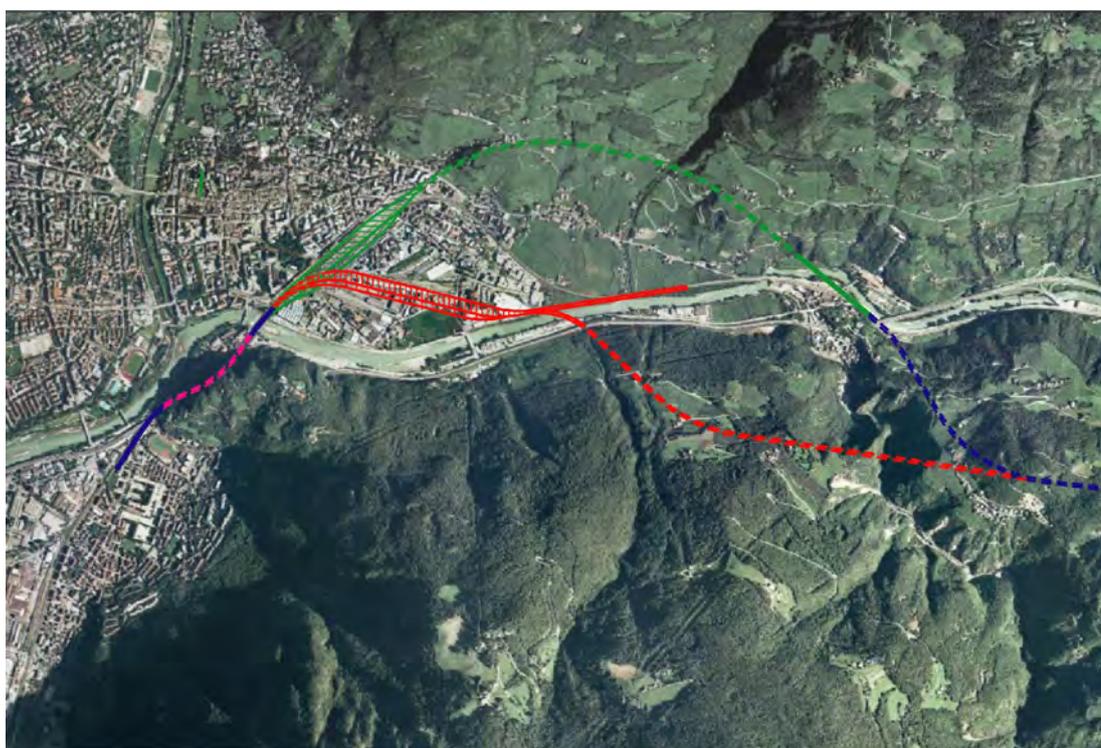
lizzazione del passante merci nel quadro della nuova linea del Brennero e con la rilocalizzazione dello scalo merci la stazione di Bolzano si trasformerà in una stazione per il solo traffico passeggeri.

### Il progetto urbanistico

Tenendo conto delle numerose proposte di intervento, della localizzazione centrale e di una valutazione sulla domanda di spazi espresse dalla città, con il progetto è stata definita la seguente articolazione di funzioni insediabili nell'area interessata dal recupero urbanistico della stazione di Bolzano: residenza, terziario, commercio, artigianato di servizio e produttivo, servizi pubblici.

La dimensione dell'area e delle realizzazioni previste configurano l'intervento come un disegno e progetto unitario per realizzare un nuovo brano di città, che inevitabilmente dovrà caratterizzarsi per l'elevata integrazione tra le varie funzioni insediabili e quindi per elevati gradi di polifunzionalità.

Le caratteristiche delle funzioni insediabili, le differenti condizioni di soleggiamento, le particolari caratteristiche fisiche ed orografiche dell'area e la stessa presenza di attività residenziali ed economiche, pubbliche e private, localizzate attorno all'area della stazione, condizionano le scelte localizzative e suggeriscono opportunità localizzative per comparti tematici.



Valutazione comparativa degli scenari alternativi per il nuovo percorso ferroviario. Il percorso rosso con sedime fuori terra rappresenta l'opzione scelta e condivisa da RFI, Provincia Autonoma e Comune di Bolzano.

Scenario prolungamento	Scenario spostamento	Stato di fatto
SEDIME DI PROGETTO - FUORI TERRA	SEDIME DI PROGETTO - FUORI TERRA	LINEA FERROVIARIA - SEDIME IN ESERCIZIO
SEDIME DI PROGETTO - GALLERIA	SEDIME DI PROGETTO - GALLERIA	LINEA FERROVIARIA - GALLERIA DI CARDANO
STAZIONE - AREA VIAGGIATORI	STAZIONE - AREA VIAGGIATORI	LINEA FERROVIARIA - PROGETTI IN CORSO
STAZIONE - TRASPORTO MERCI	STAZIONE - TRASPORTO MERCI	

### Dimensionamenti e articolazione funzionale

I grandi spazi pubblici costituiti prevalentemente da parchi e verde pubblico, piazze e spazi dedicati alla mobilità, dovranno disegnare la trama estensiva dei "vuoti" che diverrà quindi la struttura portante dell'intero progetto urbanistico.

La stima delle superfici disponibili per usi urbani (escluso l'impalcato ferroviario) ammontano a circa 34 ettari. Si prevede che circa il 40% di questi (14 ettari) saranno destinati a spazi pubblici per la mobilità (circa 6 ettari) e a parchi e verde pubblico (circa 8 ettari).

Complessivamente nell'area a destinazione urbana si potranno realizzare 1.360.000 mc, ai quali se ne aggiungono 140 mila nelle aree a destinazione ferroviaria (sotto l'impalcato ferroviario e per la nuova stazione).

Il progetto di riqualificazione urbana dell'area della stazione prevede quindi circa un milione e mezzo di metri cubi per funzioni urbane con un indice territoriale sull'intera area (compresa quella ferroviaria) di circa 3,5 mc/mq. Con il progetto è stata definita l'articolazione e ripartizione dei volumi per le funzioni insediabili nell'area interessata dal recupero urbanistico della stazione di Bolzano, che vede un terzo destinato alla residenza (circa 1.600 alloggi), circa il 40% alle attività economiche e una quota oltre il 25% destinato a servizi pubblici.



HBolzano, sviluppo a cometa.

### **Il progetto della mobilità**

La nuova stazione passeggeri diventerà quindi il nodo centrale di un sistema ferroviario che dovrà garantire sulla stessa rete:

- la percorrenza di treni nazionali e internazionali,
- la percorrenza di treni regionali,
- la percorrenza di treni metropolitani ad alta frequenza e fermate ravvicinate, soprattutto in ambito urbano.

Tale sistema ferroviario dovrà essere integrato con il trasporto pubblico urbano ed extraurbano su gomma, con un adeguato sistema di parcheggi e di percorsi pedociclabili.

Per raggiungere la massima integrazione tra i diversi vettori del trasporto pubblico e per ridurre il traffico privato si prevede di rendere accessibile la stazione sui due fronti, caratterizzando l'accesso verso il Centro storico in senso pedociclabile e per il trasporto pubblico urbano ed, invece, il fronte esterno per il trasporto pubblico extraurbano ed il trasporto privato.

### **Leggi, piani, strumenti per l'operatività del progetto stazione**

Nella specifica realtà dell'Alto Adige, il quadro di riferimento normativo è costituito dalla Legge urbanistica provinciale 13/97, dal suo regolamento di esecuzione e dal Lerop, quale strumento di programmazione e pianificazione di livello provinciale.

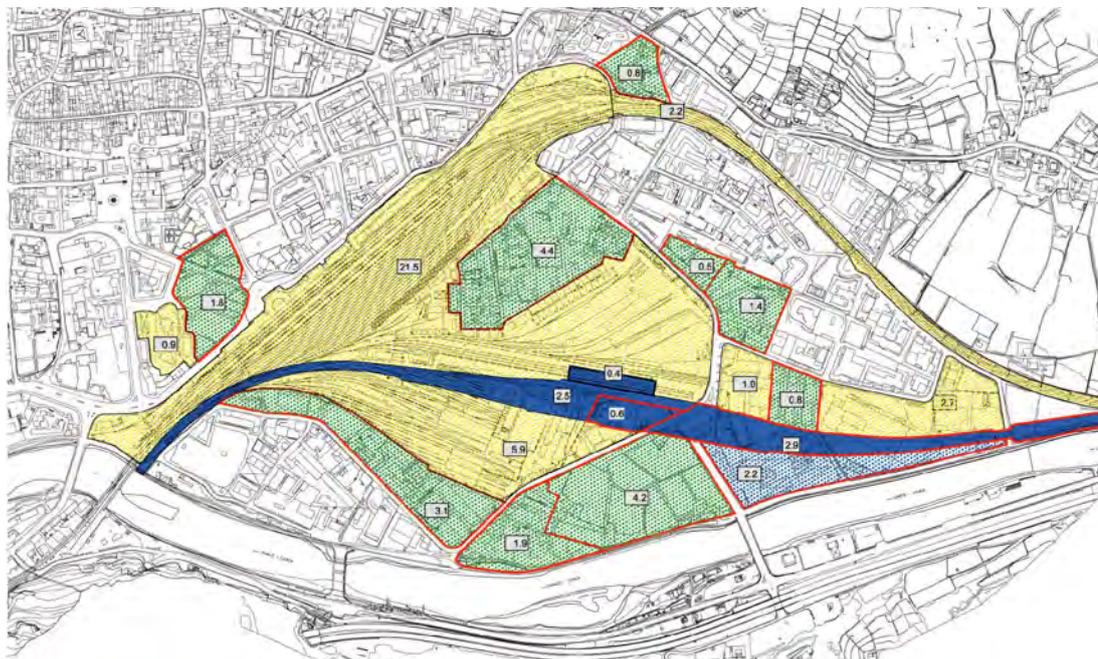
La zonizzazione urbanistica oltre alle zone di paesaggio naturale, alle aree verdi e per impianti ricreativi, alle aree per la viabilità prevede le aree per insediamenti sostanzialmente distinte in: zone residenziali, zone produttive, zone per attrezzature collettive. Per contro non sono previste zone a destinazione mista, né zone specificatamente destinate ad attività terziarie e/o per il commercio al dettaglio. Tali funzioni possono trovare collocazione, con precise limitazioni stabilite nelle zone per insediamenti.

Non ha avuto luogo in Alto Adige, inoltre, la lunga fase di sperimentazione dei programmi complessi, che ha caratterizzato negli anni '90 la pianificazione delle aree dismesse nel resto del paese. In questi casi si sono utilizzati strumenti quali:

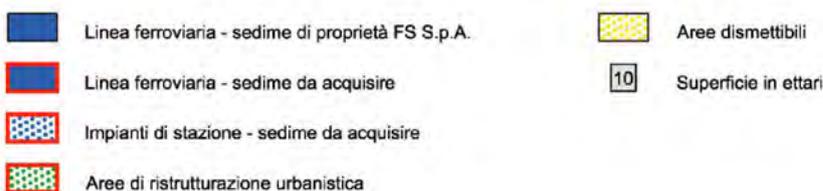
- il piano di recupero per aree prevalentemente residenziali;

- il piano di attuazione per zone pubbliche o produttive e l'istituto dell'esproprio.

Se gli strumenti previsti dalla normativa in vigore risultavano inadeguati o insufficienti per la dimensione e/o le funzioni che si intendevano insediare nell'area si sono introdotte specifiche modifiche alla legge urbanistica in grado di rispondere in modo puntuale ai problemi posti.



Aree di intervento.



#### *Operatori, destinazioni d'uso e strumenti*

Attualmente l'area della stazione di Bolzano risulta prevalentemente di proprietà FS e secondo l'attuale Puc con una destinazione ferroviaria. Si pongono quindi due questioni:

- quali sono i soggetti deputati ad intervenire sull'area e con quali modalità potranno acquisirne la disponibilità;
- quali sono le modalità di modifica delle destinazioni d'uso ammesse e quali gli strumenti urbanistici di intervento attuativo.

Per la prima questione è stata fino ad ora seguita l'ipotesi che prevede l'acquisizione delle aree direttamente da FS tramite trattativa privata e sostanzialmente con uno scambio tra le aree dismesse e il pagamento del nuovo impianto di stazione (comprese le aree necessarie per realizzarlo, attualmente non tutte di proprietà FS). Una alternativa, sperimentata in altri casi analoghi in Italia, è costituita dalle Società di trasformazione urbana e da modelli perequativi di acquisizione/cessione di aree.

Per quanto riguarda la zonizzazione e gli strumenti urbanistici, le possibilità sono da un lato quelle previsti dalla normativa provinciale (zonizzazione monofunzionale, piano attuativo o di recupero) o l'introduzione nella legislazione provinciale di nuovi strumenti quali i piani integrati sul modello delle altre Regioni italiane.

#### *Integrazione alla legge provinciale*

I due riferimenti principali nelle esperienze delle altre Regioni italiane sono le Società di trasformazione urbana (Stu) e i programmi complessi, e tra questi in particolare i programmi integrati di intervento.

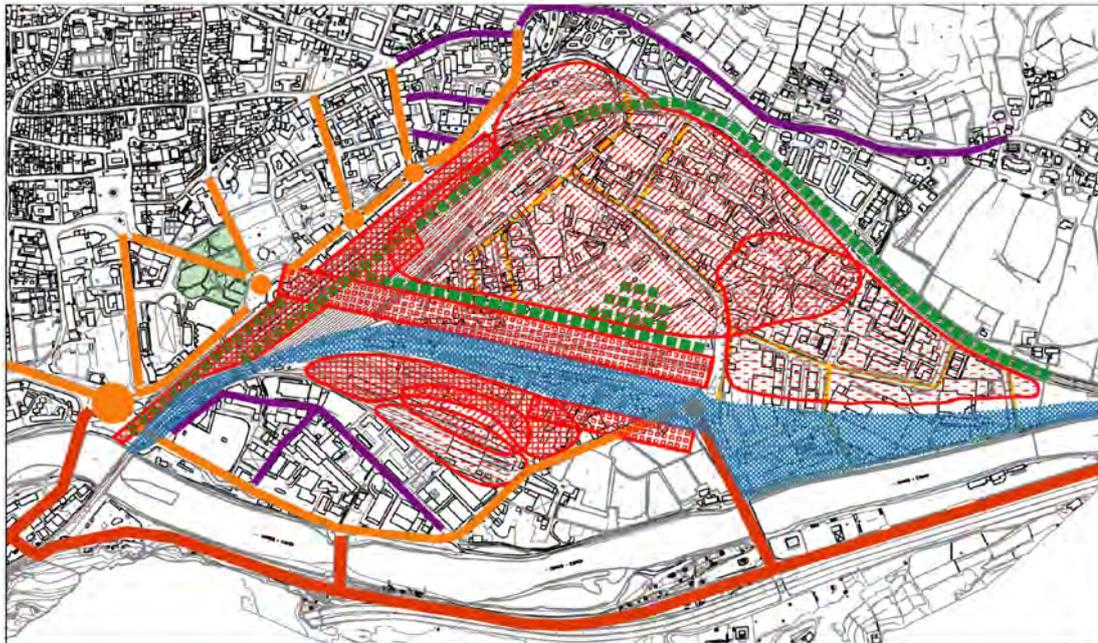
Nel caso della stazione di Bolzano si evidenzia la necessità di intervenire con un provvedimento legislativo che potrebbe, come già avvenuto in casi simili, configurarsi come una legge specifica per l'area della stazione dove vengono definite le funzioni insediabili e i parametri urbanistici oppure assumere caratteri più generali per tutti quei casi, che sempre più si presentano anche nel contesto della Provincia di Bolzano quando si vuole intervenire in aree dimesse per attivare processi complessi di ristrutturazione urbanistica, ottenere zone

polifunzionali e coinvolgere una pluralità di soggetti pubblici e privati.

In altri termini si tratta di introdurre una integrazione alla legge urbanistica provinciale, che con riferimento alle problematiche e alle sperimentazioni (Stu e Programmi integrati) relativi alle aree di trasformazione urbana, intervenga sui nodi della polifunzionalità delle aree urbane, della possibilità di individuare aree specificatamente dedicate al commercio e al terziario e dei relativi indici urbanistici, nonché sulla possibilità e modalità di coinvolgere nell'attuazione soggetti pubblici e privati.

Destinazione d'uso prevalente

COMMERCIALE DIREZIONALE RESIDENZIALE PRODUTTIVO/ARTIGIANALE



Sistema distributivo e funzionale.

SISTEMA DELLA MAGLIA STRADALE DI RIFERIMENTO PER L'AREA DI INTERVENTO

SISTEMA DELLE STRADE ESISTENTI CHE NON VERRANNO INTERESSATE DALL'INTERVENTO

SISTEMA DELLE STRADE ESISTENTI CHE VERRANNO INTERESSATE DALL'INTERVENTO

AREE VERDI

#### Fasi e tempi del progetto

Complessivamente, considerando sia la fase di pianificazione che di realizzazione, si stimano necessari 10 anni. Si tratta di una valutazione che presenta margini di incertezza per la complessità del progetto ed in particolare per le difficoltà di valutare i tempi necessari per le attività negoziali, per la delocalizzazione delle numerose attività produttive presenti sia su aree FS che su aree da espropriare e, non ultimo, perché condizionata dai tempi di realizzazione di grandi opere infrastrutturali esterne a questo progetto, quali il Passante merci e l'Interporto di Bronzolo.

La prima fase delle progettazioni urbanistiche è rappresentata dalla perimetrazione dell'area di intervento, dalla definizione delle funzioni e delle quantità insediabili e dalla costituzione della Società di trasformazione urbana. Tale passo comporta intese e accordi tra Comune, Provincia e FS, la definizione della convenzione tra il Comune e la Stu e dello statuto della Stu.

La seconda fase prevede la definizione del Masterplan che dovrà definire la maglia stradale principale ed i comparti edificatori. Nella sostanza si tratta di un piano di trasformazione attuativa con valenza di variante urbanistica.

La terza fase, in attuazione del Progetto Stazione definito dal Piano di sviluppo e coordinamento territoriale, sarà costituito dai concorsi di progettazione urbana dei singoli comparti individuati dal Masterplan.

Contemporaneamente sulla base delle indicazioni del Masterplan si potrà procedere alla progettazione delle infrastrutture ed urbanizzazioni primarie.

L'atto di perimetrazione dell'area della Stu rende possibile l'avvio delle acquisizioni delle aree e degli espropri.

I tempi di natura strettamente ferroviaria riferibili ai processi di rilocalizzazione di alcune funzioni e ai nuovi progetti esterni alla stazione costituiscono un primo e preliminare livello decisionale che condizionerà in misura rilevante tempi e modi di attuazione.

Per quanto riguarda i treni merci che transitano sulla linea, la soluzione è data dal passante merci da Cardano ad Ora, la cui realizzazione è prevista nel piano strategico delle FS di quadruplicamento della linea del Brennero in circa 8-10 anni.

Per quanto riguarda il trasferimento dalla gomma alla rotaia si tratta di realizzare una struttura intermodale per le merci che hanno per origine o destinazione l'Alto Adige.

Tale struttura permetterebbe di liberare le aree attualmente occupate da tali funzioni nella stazione di Bolzano e potrebbe, secondo le valutazioni FS, venir realizzata in 3-4 anni.

Il parco ferroviario di Bolzano sud potrebbe essere realizzato in 3-4 anni e quindi liberare le aree in ambito di stazione oggi occupate dalle auto al seguito, dagli impianti di lavaggio e dalla sosta.

Il nuovo impianto di stazione e il fabbricato viaggiatori necessitano di progettazioni ferroviarie in accordo con la progettazione urbanistica e architettonica dei volumi circostanti con conseguente dilatazione dei tempi di realizzazione. Se ne prevede l'attuazione per fasi funzionali e la conclusione entro otto anni.

L'edificazione delle funzioni pubbliche, residenziali, terziarie, commerciali e produttive, che si realizzerà nelle aree che progressivamente si renderanno libere, necessita prioritariamente sia della demolizione dei manufatti preesistenti e della bonifica delle aree che della infrastrutturazione ed urbanizzazione.

**Testo a cura di Francesco Sbetti e Peter Morello della Società Sistema snc**

#### **SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA**

Comune di Bolzano

#### **IL CASO**

Ferroplan. Recupero dell'area della stazione ferroviaria di Bolzano

#### **CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO**

Aree dismesse  
Rete infrastrutturale

#### **A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE**

Programmi e progetti urbani  
Valutazione e concertazione

#### **RIFERIMENTI**

<http://www.ferroplan.bz.it>